IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 236)
z dnia 25 października 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 236)

25 października 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 2667).

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Mariusz Rzyski** doradca techniczny Najwyższej Izby Kontroli, **Mariusz Pauba** przedstawiciel Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej, **Przemysław Sarosiek** dyrektor WORD w Białymstoku, przedstawiciel ZWRP, **Tomasz Matuszewski** zastępca dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie, przedstawiciel ZWRP, **Przemysław Matysiak** ekspert Związku Powiatów Polskich oraz **Bożenna Chlabicz** prezes zarządu Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Łukasz Grabarczyk** i **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości. Witam pana ministra Webera.

Stwierdzam przyjęcie protokołów od 196. do 210. posiedzenia Komisji wobec niewniesienia do nich zastrzeżeń. Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie pierwsze czytanie projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 2667). Uzasadnia pan poseł Tadeusz Chrzan. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Informuję, iż w dniu 5 października 2022 r. marszałek Sejmu skierowała poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 2667) do Komisji Infrastruktury do pierwszego czytania. Przystępujemy zatem do pierwszego czytania. Proszę pana posła Chrzana o zwięzłe przedstawienie projektu.

Poseł Tadeusz Chrzan (PiS):

Panie przewodniczący, dostojne prezydium, szanowna Komisjo, szanowni państwo, na dzisiejszym posiedzeniu będziemy rozpatrywać projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami. Z uwagi na to, że przedmiotowy projekt w swojej materii dotyczy przede wszystkim funkcjonowania wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego oraz ich relacji z organami założycielskimi, czyli samorządem wojewódzkim, na samym wstępie pragnę w kilku słowach przypomnieć szanownej Komisji zasady funkcjonowania WORD-ów.

Zgodnie z art. 116 ust. 1 i 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego są samorządowymi wojewódzkimi osobami prawnymi. Nadzór nad WORD-ami sprawują zarządy województw. WORD-y prowadzą samodzielną gospodarkę finansową na zasadach określonych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym.

Przychodami WORD-ów są wpływy z wykonywania zadań wyborczych, które na WORD-y nakłada art. 117 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Są to wpływy m.in.: z organizowania egzaminów państwowych sprawdzających kwalifikacje osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz kierujących pojazdami; z organizowania testów kwalifikacyjnych; z prowadzenia szkoleń okresowych; z prowadzenia warsztatów doskonalenia zawodowego dla egzaminatorów; z prowadzenia różnego rodzaju kursów, m.in. kursów dla nauczycieli, kursów dokształcających z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego itp.; z organizowania zajęć dla uczniów ubiegających się o kartę rowerową. To również inne niewymienione wyżej wpływy dotyczące działalności oświatowej z zakresu ruchu i transportu drogowego oraz wpływy z innych zadań realizowanych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, ponadto wpływy z prowadzonej innej działalności gospodarczej, z tym że wyniki, czyli dochody tutaj osiągnięte będą przeznaczone na działalność podstawową WORD-ów.

Po stronie drugiej ośrodki prowadzące swoją działalność ponoszą również koszty m.in. z tytułu: bieżącego utrzymania ośrodka; wykonywania zadań, o których mowa w art. 117 ust. 1 i 2, czyli wykonywania zadań z działalności podstawowej; inwestycji związanych z działalnością ośrodka; działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze województwa, w szczególności nad popularyzacją zasad ruchu drogowego i podnoszenia kultury jazdy kierowców, na które to działania WORD-y przeznaczają pozostałe wolne środki. Szczegółowe warunki gospodarki finansowej WORD-ów oraz szczegółowe warunki ewidencji przychodów i ich kosztów związanych z działalnością określa rozporządzenie ministra infrastruktury.

Szanowni państwo, w związku z tym, że część WORD-ów zgłasza problemy z bieżącym finansowaniem swoich zadań oraz w związku ze zgłaszanymi od dłuższego czasu postulatami środowiska egzaminatorów przeprowadzających egzaminy państwowe dla kandydatów na kierowców, mając na uwadze oczekiwania samorządów, a także dyrektorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, przedkładamy projekt ustawy, który wprowadza regulacje dotyczące w szczególności zasad ustalania wynagrodzeń egzaminatorów oraz ustalania wysokości opłat za przeprowadzenie egzaminu państwowego.

Projektowane zmiany przenoszą również część kompetencji oraz stwarzają nowe możliwości dla organów założycielskich, czyli dla samorządów województwa, które nadzorują i kontrolują działalność WORD-ów, odpowiadając za prawidłowe i dobre realizowanie zadań nałożonych na WORD-y przez ustawę – Prawo o ruchu drogowym. W naszej ocenie przedmiotowy projekt jest odpowiedzią na postulaty zarówno środowiska egzaminatorów zgłaszane w Ministerstwie Infrastruktury w trakcie licznych rozmów, jak i samorządów wojewódzkich oraz dyrektorów WORD-ów.

Mając na uwadze zgłaszane przez WORD-y problemy z bieżącym finansowaniem swoich zadań, projektowane przepisy stwarzają możliwość, poprzez dodanie w art. 119 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów ust. 2a–2d, przekazywania z budżetu województwa dotacji celowych albo podmiotowych dla WORD-ów na realizację zadań publicznych, o których mowa w art. 117 ust. 1 i 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Przewiduje się, że dotacje dla WORD-ów będą limitowane poprzez wprowadzenie ograniczenia ich wysokości do 50% kosztów działalności ośrodka związanych z realizacją ww. zadań.

Zasady udzielania dotacji, tryby postępowania w sprawie ich udzielania i sposobu ich rozliczenia określi sejmik województwa. Określać to będzie w drodze uchwały będącej aktem prawa miejscowego, mając na względzie konieczność zapewniania realizacji zadań publicznych, o których mowa w art. 117 ust. 1 i 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, oraz, co ważne, dostępność środków na ten cel w budżecie województwa. Udzielenie dotacji będzie następowało na podstawie umowy zawartej przez marszałka województwa z dyrektorem ośrodka.

Ponadto w przedmiotowym projekcie przewiduje się uchylenie art. 121 pkt 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, który upoważnia ministra właściwego ds. transportu do określenia w drodze rozporządzenia, w porozumieniu z ministrem właściwym ds. pracy, warunków wynagradzania egzaminatorów. W konsekwencji wykreślenia powyższego artykułu dodaje się przepis wskazujący, że warunki wynagradzania egza-

minatorów określi sejmik województwa w drodze uchwały będącej aktem prawa miejscowego. W przedmiotowym projekcie jest to art. 121 ust. 1 i 2.

Warte podkreślenia jest to, że projekt zakłada, iż warunki wynagradzania egzaminatorów określone przez sejmik województwa w drodze uchwały nie mogą być mniej korzystne niż dotychczasowe warunki wynagradzania egzaminatorów. Niniejsze zmiany są zgodne z postulatami środowiska egzaminatorów dotyczącymi zmiany systemu i poziomu wynagradzania zgłaszanymi w trakcie rozmów prowadzonych w Ministerstwie Infrastruktury.

W zakresie projektowanych zmian przepisów ustawy o kierujących pojazdami przewiduje się dodanie przepisu art. 56a wskazującego, że wysokość opłaty za przeprowadzenie egzaminu państwowego określi sejmik województwa w drodze uchwały będącej aktem prawa miejscowego, przy czym wysokość opłaty za przeprowadzenie części teoretycznej egzaminu w zakresie uprawnień każdej z kategorii prawa jazdy nie może przekroczyć 50 zł, natomiast za część praktyczną nie może przekroczyć 200 zł w zakresie uprawnień prawa jazdy kat. AM, A1, A2, A, B1, B, C1, D1 lub T oraz uprawnień do kierowania tramwajem oraz kwoty 250 zł w zakresie uprawnień prawa jazdy kat. B+E, C1+E, C, C+E, D, D+E lub D1+E.

Warte podkreślenia jest również to, że projektowane przepisy nie przewidują zmiany maksymalnej wysokości opłaty za przeprowadzenie części teoretycznej i praktycznej egzaminu określonej w rozporządzeniu ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. W związku z dodaniem do ustawy o kierujących pojazdami przepisu art. 56a przewiduje się jednocześnie uchylenie lit. a w art. 66 w ust. 1 w pkt 6 – artykuł ten mówi o wysokości opłat – i zmianę brzmienia pkt 6 w art. 66 ust. 2 ww. ustawy. Powyższe zmiany mają na celu umożliwienie WORD-om rozwiązania problemów związanych z bieżącym finansowaniem swoich zadań oraz realizację postulatów środowiska egzaminatorów dotyczących zmiany systemu i poziomu wynagradzania.

Pozostałe artykuły w przedkładanym projekcie to w zasadzie przepisy przejściowe. Przepis art. 3 stanowi przepis przejściowy, na podstawie którego do opłat za przeprowadzenie egzaminu państwowego dla osób, które przed dniem w życie niniejszej ustawy wystąpiły do WORD-u o wyznaczenie terminu egzaminu państwowego, a termin ten został wyznaczony na dzień przypadający po wejściu w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Projektowany przepis art. 4 ustawy przewiduje, że do dnia wejścia w życie uchwały, o której mowa w art. 121a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, a przypomnę, że mówimy tutaj o uchwale sejmiku o warunkach wynagradzania egzaminatorów, do warunków wynagradzania egzaminatorów stosuje się dotychczasowe przepisy wykonawcze, tj. przepisy rozporządzenia ministra transportu w sprawie warunków wynagradzania egzaminatorów przeprowadzających egzaminy kandydatów na kierowców i kierowców, nie dłużej jednak niż w przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Projektowany art. 5 ustawy przewiduje, że do dnia wejścia w życie uchwały sejmiku, o której mowa w art. 56a ustawy o kierujących pojazdami – mówimy tutaj również o wysokości opłat za egzamin – do opłaty za przeprowadzenie egzaminu państwowego dla osób, o których mowa w art. 49 ww. ustawy, stosuje się dotychczasowe przepisy wykonawcze, tj. przepisy rozporządzenia ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej w sprawie wysokości opłat za przeprowadzenie egzaminu państwowego oraz stawek wynagradzania związanych z uzyskaniem uprawnień przez egzaminatorów, nie dłużej jednak niż przez sześć miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 6 zakłada czasowe, tj. do 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ww. ustawy, utrzymanie w mocy przepisów wykonawczych wykonanych na podstawie art. 121 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz art. 66 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami.

Projektowana zmiana w art. 119 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przewidująca, że przychodem ośrodka może być dotacja podmiotowa albo celowa, będzie miała wpływ na zakres ewidencji przychodów i kosztów związanych z działalnością ośrodka, ale bez konieczności zmiany brzmienia upoważnienia do wydania rozporządzenia określającego szczegółowe warunki gospodarki finansowej ośrodka oraz szczegółowe warunki ewidencji przychodów i kosztów, o których mowa w art. 119 w ust. 7 ustawy – Prawo o ruchu

drogowym. W związku z powyższym konieczne będzie wydanie nowych przepisów wykonawczych w niemniejszym zakresie.

Ze względu na wprowadzone regulacje dotyczące w szczególności możliwości przekazywania z budżetu województwa dotacji celowych albo podmiotowych dla WORD-ów projektowana ustawa może mieć wpływ na sektor finansów publicznych, jednak z uwagi na to, że udzielenie dotacji ma charakter fakultatywny, oraz z uwagi na brak możliwości oszacowania wielkości ewentualnych dotacji ze względu na ich fakultatywność nie jest możliwe określenie choćby w przybliżeniu charakteru i wielkości tego wpływu.

Projektowana ustawa ze względu na wprowadzone regulacje dotyczące w szczególności zasad ustalania wynagrodzeń egzaminatorów oraz ustalenia wysokości opłat za przeprowadzenie egzaminu państwowego może mieć wpływ na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, ale podobnie jak w uprzednim przypadku, również w tym przypadku z uwagi na wielką liczbę koniecznych do uwzględnienia czynników nie jest możliwe określenie choćby w przybliżeniu tego charakteru i wielkości wpływu.

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorstw. Zakładamy, że projektowane przepisy wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2023 r. Przedmiotowy projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Panie przewodniczący, pragnę jeszcze poinformować, że w trakcie dalszych prac będziemy zgłaszać trzy autopoprawki do przedmiotowego projektu. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Poprawki zostały dostarczone paniom i panom posłom.

Proszę pana ministra Webera o zwięzłe stanowisko.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, stanowisko Ministerstwa Infrastruktury do tego projektu ustawy jest stanowiskiem pozytywnym. Uważamy, że pomysł, który został zaprezentowany, czyli przeniesienie decyzyjności do regionów za określenie opłaty egzaminacyjnej oraz za określenie stawek wynagrodzenia egzaminatorów jest dobrym pomysłem.

Przecież to marszałkowie województw nadzorują wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Marszałkowie województw wyznaczają dyrektorów w WORD-ach. Dyrektorzy są bezpośrednio odpowiedzialni za gospodarkę finansową WORD-ów, tak że marszałkowie – i to jest w projekcie ustawy – powinni uzyskać możliwość dotowania WORD-ów, a do tej chwili takiej możliwości nie mają. Nawet gdyby chcieli, żadne prawo nie daje im możliwości przekazywania dotacji celowych albo inwestycyjnych na działalność WORD-ów.

Po wtóre, jak powiedziałem, samo kształtowanie opłat egzaminacyjnych oraz stawek wynagradzania egzaminatorów również powinno odbywać się w regionach. Mówię to jako ten, który ma doświadczenie ostatnich spotkań ze środowiskiem egzaminatorów i dyrektorów WORD-ów. Z tych spotkań wysnuwa się wiele wniosków, ale jeden, podstawowy, jest taki, że sytuacja WORD-ów jest różna. W tej chwili jedne WORD-y od strony finansowej radzą sobie lepiej, generują zyski, inne ze względu na liczbę klientów, czyli ze względu na mniejszą liczbę klientów, osób egzaminowanych są pod kreską, a głównym wpływem do budżetu WORD-ów jest wpływ za egzaminy.

Podobnie kształtuje się sytuacja z wynagrodzeniami egzaminatorów. W różnych regionach, a nawet w różnych WORD-ach danego regionu jest ona różna. Jeżeli chodzi o średniomiesięczne wynagrodzenie, różnice są liczone w tysiącach złotych, tak że pozostawienie tego ujęcia jednym wzorcem określanym przez Ministerstwo Infrastruktury jest w tej chwili bardzo trudne do wykonania tak, aby wszystkie WORD-y mogły funkcjonować swobodnie, bezpiecznie od strony finansowej. Dlatego, jeszcze raz powtarzam, ministerstwo pozytywnie ocenia przedmiotowy projekt ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Otwieram dyskusję. Czy jest ktoś chętny do zabrania głosu? Proszę, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, problem, który jest zarysowany w projekcie ustawy, jest doskonale opisany w art. 66 ustawy o kierujących pojazdami. Otóż na podstawie tego artykułu minister właściwy ds. transportu wydaje rozporządzenie, w którym to rozporządzeniu określa m.in. koszty czy stawki za przeprowadzanie egzaminów, a maksymalne stawki zapisane są w ustawie.

Do pewnego momentu konstrukcja ta działała dobrze. Działała dobrze wtedy, kiedy ministerstwo miało odwagę popatrzeć na to, co dzieje się w obszarze finansowania różnego rodzaju instytucji publicznych, nie politycznie, ale w sposób merytoryczny. Wtedy stawki były ustalane zgodnie z tym, jakie są potrzeby.

Nie chcę tego powiedzieć, ale może warto powiedzieć, że od pewnego czasu w ministerstwie właściwym ds. transportu mamy do czynienia z rażącym przykładem ignorowania strony związanej właśnie z zabezpieczeniem odpowiednich warunków funkcjonowania instytucji państwowych. Jest oczywiste, że w ciągu wielu ostatnich lat koszty funkcjonowania WORD-ów wzrosły. Myślę, że nikogo nie trzeba do tego przekonywać, zwłaszcza w Polsce, gdzie mamy do czynienia z ponad 17-procentową inflacją. Wszyscy wiemy, że koszty funkcjonowania instytucji rosną, z drugiej strony natomiast niezabezpieczanie odpowiednich środków na funkcjonowanie tych instytucji prowadzi do sytuacji, w której instytucje te nie mogą w odpowiedni sposób realizować swoich zadań, ergo w praktyce mamy do czynienia z państwem, które jest po prostu kupką kamieni. Nie reagując na wyzwania, które związane są ze wzrostem cen, ministerstwo sprzyjało temu, aby instytucje polskiego państwa, którymi są WORD-y, działały w coraz trudniejszych warunkach.

Warto też zaznaczyć, że przychody, które przekraczały koszty funkcjonowania WORD-ów, były przeznaczane na działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Doprawdy trudno zrozumieć sytuację, w której w tak bardzo prosty sposób ministerstwo rezygnuje z ważnego celu, jakim jest oddziaływanie WORD-ów na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Co więcej, zamiast sprzyjać podnoszeniu przez WORD-y kwot, tego strumienia finansowego, ministerstwo doprowadza do sytuacji, w której samorządy wojewódzkie będą musiały finansować WORD-y. Nie dość więc, że będzie mniej środków na działania w zakresie BRD, bo przecież nie będzie tej puli, skoro będzie możliwość dofinansowania z puli wojewódzkiej, to na dodatek zamiast wzmacniać wojewódzkimi środkami działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, środki te będą mogły zostać wykorzystane na dofinansowanie działalności WORD-ów.

Muszę powiedzieć, że w kontekście proponowanych przez ministerstwo zmian w obszarze stacji kontroli pojazdów, gdzie ministerstwo chce dodatkowo wyciągnąć z kieszeni obywateli 250 mln zł na system kontroli pojazdów, ustawa, która powoduje, że ze środków wojewódzkich będą prawdopodobnie dofinansowywane WORD-y, idzie w poprzek tej logice. Naprawdę trudno znaleźć dzisiaj logikę w tych działaniach ministerstwa. Myślę, że trzeba tę ustawę, bo, o ile dobrze pamiętam, jest tu też podpisany pan minister Adamczyk… Nie, nie ma pana ministra Adamczyka, ale ustawa ta jest wyrazem braku odwagi do podejmowania wyzwań, które są dzisiaj ważne z punktu widzenia funkcjonowania państwa.

Szanowni państwo, prosiłbym pana, panie przewodniczący, o stanowisko samorządów, bo myślę, że z punktu widzenia procedowania tej ustawy stanowisko samorządów jest tu kluczowe. Nie można, unikając odpowiedzialności za podejmowanie decyzji, zwalać całej odpowiedzialności na samorządy, zwłaszcza w sytuacji, w której zabiera się tym samorządom dochody.

Dzisiaj samorządy mają bardzo poważny problem z prowadzeniem działalności, która już dzisiaj nałożona jest przepisami na samorządy. Nie mam wątpliwości, że projekt ten był wcześniej co najmniej konsultowany z ministerstwem, o ile w ogóle nie jest napisany siłami ministerstwa. Mam bardzo poważne wątpliwości co do tego, czy projekt ten w ogóle powinien być procedowany bez uzyskania opinii Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. To jest kluczowa rzecz.

Rząd próbuje nałożyć na samorządy kolejne obowiązki i przerzucić odpowiedzialność, którą rząd ma dzisiaj przypisaną w art. 66 ustawy o kierujących pojazdami. Gdyby rząd

wywiązywał się ze swoich podstawowych obowiązków, ten projekt ustawy w ogóle by nie powstał, ale rząd boi się podejmować tę działalność. Rząd nie chce podejmować tej działalności, przerzuca na samorządy odpowiedzialność, którą niesie na swoich barkach. Jeżeli boicie się państwo podejmować odpowiedzialność, to proszę złożyć dymisję. Jestem pewien, że w Polsce jest kilku facetów i kilka kobiet, którzy potrafią wziąć sprawy Polski w swoje ręce i poprowadzić Polskę w tym kierunku, w którym dzisiaj powinna ona pójść, a zmierza ku przepaści. Ta ustawa jest kolejnym krokiem, który prowadzi państwo polskie ku katastrofie, przerzucając tę odpowiedzialność na barki samorządów.

Składam wniosek o odrzucenie projektu ustawy. Jest on zły, niedobry, niszczy coś, co zostało zapisane w ustawie. Jest on obrazem braku odwagi i braku pracy w tym zakresie w MI. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Czy są jeszcze jakieś głosy? Proszę, pan poseł Król. Proszę o zwięzłe wypowiedzi, żebyśmy nie powtarzali cały czas tych samych argumentów.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, skoro już stoimy nad przepaścią, to chociaż godnie się pożegnajmy. Jakoś tak się złożyło, że bez względu na to, jakie reprezentujemy regiony i jakie reprezentujemy formacje, od dość długiego czasu ze strony WORD-ów napływały informacje, prośby, wnioski mówiące o tym, że z całą pewnością WORD-y mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. To po pierwsze.

Po drugie, dla nikogo na tej sali nie jest chyba tajemnicą, nawet dla osób, które w trakcie kadencji potrafią zmieniać kluby parlamentarne, że WORD-y dość długo podlegają marszałkom województw. To też chyba nie jest nic odkrywczego.

Po trzecie, z całą pewnością godne wynagradzanie czy umożliwienie stworzenia warunków właśnie marszałkom na to, żeby egzaminatorzy mogli otrzymywać wyższe wynagrodzenia… Po drugie z dużej ilości środowisk obserwujących to, co dzieje się na egzaminach, płynęły informacje mówiące o tym, że dobrze byłoby, gdyby były ustawowe możliwości w takim zakresie, aby była możliwość jakiegoś wpływu na stawki za egzaminy.

Wydaje się, że projekt ten odpowiada na wszystkie elementy i wnioski, o których powiedziałem. Spotkałem się wyłącznie z pozytywnymi opiniami płynącymi z WORD-ów i ze środowiska sejmiku. Dodam, że nie wiem, czy w województwie kujawsko-pomorskim też stoimy nad przepaścią, ale sejmikiem rządzi tam środowisko, które w parlamencie jest w opozycji. Byłem więc trochę zadziwiony tym głosem i dlatego pozwoliłem sobie odezwać się w tym względzie.

Powiem więcej. Poprawki, które złożył dzisiaj pan poseł działający w imieniu grupy wnioskodawców, również odpowiadają na postulaty tych środowisk. Mogę powiedzieć nie tylko w moim imieniu, ale i w imieniu pana przewodniczącego Polaczka, że wczoraj, w dniu poselskim też spotkaliśmy się z przedstawicielami WORD-ów, którzy pozytywnie odnieśli się do tych zmian, dlatego wydaje się, że warto ten projekt przyjąć, bo będzie skuteczny i korzystny dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, a z drugiej strony dla zapewnienia lepszego funkcjonowania WORD-ów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Czy są jeszcze jakieś głosy w dyskusji?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, czy mogę?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Wypowiedź pana posła Suchonia była do Ministerstwa Infrastruktury. Z wielką przyjemnością odpowiem na część tej wypowiedzi. Jeżeli chodzi o art. 66, pan poseł oczy-

wiście nie powiedział do końca, co z niego wynika, a wynika z niego to, że to minister infrastruktury rozporządzeniem kształtuje stawki opłat za egzaminy na prawo jazdy. Wypowiedź pana posła zmierzała do tego, aby minister infrastruktury podniósł stawki za egzamin na prawo jazdy. Pan poseł całemu rządowi zarzucał przy tym inflację.

Nie wiem, czy w krajach, w których inflacja jest wyższa, m.in. w krajach nadbałtyckich, takie nerwowe ruchy są wykonywane przez rządzących, natomiast wiemy, co stałoby się, gdyby formacja pana posła przejęła odpowiedzialność za Polskę: nieustanne i permanentne podnoszenie wszelkich opłat, podatków etc., etc., bo to jasno w tej wypowiedzi zabrzmiało. Byłyby to decyzje niekorzystne z punktu widzenia portfela ludzi, którzy opłacają egzaminy na prawo jazdy, a w głównej mierze to nie ci młodzi ludzie, którzy podchodzą do tych egzaminów, tylko ich rodzice, tak że na tym działaniu, na tym mechanizmie mocno ucierpiałyby całe rodziny.

Jeżeli chodzi o wypowiedź pana posła Króla, też spotkałem się z prośbami marszałków, którzy widząc sytuację, prosili o to, aby dać im możliwość – podkreślam: dać możliwość – tego, aby mogli dotować działalność WORD-ów. Ta ustawa, o ile dobrze ją sczytałem, nie nadaje takiego obowiązku. Ona daje taką możliwość. To marszałek wspólnie z zarządem, wspólnie z sejmikiem będzie decydował o tym, czy tę możliwość wykorzystać, czy nie. W tej ustawie jest wskazane używanie dobrej woli i każdorazowo indywidualnej decyzji marszałka co do tego, czy dofinansowywać działalność WORD-ów, czy nie.

Kolejna kwestia, jeżeli chodzi o ośrodki na BRD, jest taka. Szanowni państwo, teraz w szeroko pojętym systemie działań związanych z bezpieczeństwem w ruchu drogowym jest ich tyle, że do tej pory nigdy i z żadnych źródeł takie środki finansowe nie były przekazywane, i samorządom, i różnego rodzaju organizacjom. Odnoszę się tutaj nie tylko do naborów MI, czy inaczej: naborów organizowanych przez wojewodów na taką twardą infrastrukturę jak doświetlenie czy za niedługo budowę chodników i innych elementów BRD, ale odnoszę się chociażby do naboru organizowanego przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, który był skierowany do samorządów, również na miasteczka ruchu rowerowego, na wszystkie te elementy, które służą bezpośrednio chociażby pracy z uczniami czy z seniorami, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Szanowni państwo, to tak krytykowany przez was Fundusz Sprawiedliwości. Wiecie, ile pojazdów przekazanych zostało dla OSP, która bardzo często jest pierwsza przy wypadku drogowym? Oczywiście krytykujecie, bo to was razi, natomiast prawda jest taka, że w systemie BRD jeszcze nigdy nie było tyle środków finansowych, ile jest teraz. Można z nich czerpać pełnymi garściami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pani poseł Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, jak strajkują egzaminatorzy, przerzucacie problem z egzaminatorami na samorządy. Jest problem, bo opłaty za egzaminy rzeczywiście nie zmieniają się od lat. Przerzucacie to również na samorządy. Jak mówił pan poseł Suchoń, brakuje tutaj odwagi. To jest przekładanie zadań i odpowiedzialności rządu na samorządy. Mówicie łaskawie: „Będziecie mogli dotować WORD-y". Będą musieli, dlatego że paliwo rośnie. Nie jest to wina samorządów. Jest to wina złej polityki rządu i przede wszystkim Orlenu, który swoimi marżami zabija i doprowadza do tego, że w przeciągu kilku miesięcy będziemy płacili dwa razy więcej za litr paliwa, niż mieliśmy parę miesięcy temu.

Jak nie dać możliwości dotowania, kiedy to wszystko idzie w górę i to wszystko drożeje? Jednak nie rolą samorządów jest ustalanie i regulowanie spraw, które powinny być jednakowe dla wszystkich obywateli i które powinny być wprowadzane decyzjami rządowymi. To trudne decyzje, a wy boicie się je podjąć. Apeluję o rozwagę i o to, żeby nie przerzucać kolejnej odpowiedzialności na samorządy, bo samorządy musiały zająć się pandemią, uchodźcami, teraz węglem. Ileż jeszcze można? Naprawdę dosyć jest już zadań przerzucanych na samorządy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Zamykam listę parlamentarzystów. Proszę, panowie się zgłaszali. Pan pierwszy. Proszę się przedstawić.

Przedstawiciel Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej Mariusz Pauba:

Dzień dobry, witam państwa. Mariusz Pauba, jestem przedstawicielem Związku Województw RP, który przedstawił do danego projektu ustawy swoją opinię. Opinia w sprawie tego projektu została państwu przekazana przez pana dyrektora Jakuba Mielczarka. Chciałbym przedstawić tę opinię.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Prosiłbym tylko o konkluzje z tych opinii, bo te opinie otrzymaliśmy.

Przedstawiciel ZWRP Mariusz Pauba:

Przede wszystkim Związek Województw RP po konsultacji z poszczególnymi województwami negatywnie opiniuje projekt ustawy, który zmienia ustawę – Prawo o ruchu drogowym i ustawę o kierujących pojazdami. Należy zaznaczyć, że sprawy dotyczące WORD-ów już 2 lata toczą się na łamach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, a także w zespole infrastruktury. Już w czerwcu 2022 r. pan minister Weber proponował na zespole roboczym tej komisji, aby dofinansowywały to samorządy. Chodzi o zarządy województw. W związku z tym spotkaniem roboczym 18 sierpnia 2022 r. powstało jedno głośne stanowisko Konwentu Marszałków Województw RP, gdzie wszyscy marszałkowie byli przeciwni dofinansowywaniu WORD-ów przez samorządy.

W tym temacie Związek Województw RP po zasięgnięciu opinii województw uważa, że jest to przerzucanie odpowiedzialności na samorządy. Najważniejsze jest to, że ZW RP ma wątpliwość co do zgodności projektu z art. 167 konstytucji, tj. zapewnieniem środków w razie nowego zadania. Jest dodatkowa wątpliwość co do tego, czy zgodnie z regulaminem Sejmu projekt nie zawiera też wady związanej z art. 34 ust. 2, czyli nie wskazuje źródła finansowania tego projektu.

Dodatkowo, jeżeli maksymalne stawki nie zostaną zmienione, ZWRP stoi na stanowisku, że w związku z tym, że te stawki są niezmienione od prawie 10 lat, a właściwie od kiedy powstawała ustawa, czyli od 11 lat, samo przerzucenie tej odpowiedzialności na samorządy nie zmieni sytuacji finansowej WORD-ów, a WORD-y są w coraz gorszej sytuacji, szczególnie małe ośrodki. Jak mówił pan minister, jest to zależne od kilku czynników, od tego, czy jest to mały WORD, czy nie. Sytuacja jest różna, jednak jest monitorowana i monitowana od dłuższego czasu tak, że jest zła. Przy stawkach za egzamin samorządy obawiają się przede wszystkim sytuacji, w której środki będą na styku różnych województw, będą różne stawki za egzamin i ośrodki będą między sobą konkurowały, a te województwa, które będą mogły bardziej dofinansować ośrodek, będą w stanie ustalić niższą stawkę za egzamin.

Myślę, że to jest konkluzja tego stanowiska. Jeżeli mógłbym, powiem tylko jedno słowo do pana posła Króla. Była też opinia województwa kujawsko-pomorskiego, które jednoznacznie określiło, że negatywnie odnosi się do projektu ustawy. To stanowisko było też dołączane do przekazanego stanowiska zarządu Związku Województw RP jako załącznik do dokumentacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan obok był następny w kolejności.

Zastępca dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie, przedstawiciel ZWRP Tomasz Matuszewski:

Tomasz Matuszewski, Związek Województw RP, jednocześnie zastępca dyrektora WORD-u w Warszawie. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo posłowie, szanowni państwo, chciałbym powiedzieć kilka uwag. Trochę upoważnia mnie do tego fakt, iż działam w obszarze egzaminacyjnym jeszcze od czasów przedwordowskich, dlatego chciałbym na początku postawić pytanie. Czy kierunek proponowanych zmian jest kierunkiem właściwym?

Uprawnienie jest państwowe, egzamin też jest państwowy. Rzeczywiście pomiędzy 1992 r. a 1998 r. odpowiedzialność za ten egzamin mieli minister i wojewoda. W 1998 r. minister schodzi już na bok, są tylko wojewodowie. To oni musieli przez pierwsze półrocze 1998 r. utworzyć WORD-y, które zostały utworzone jako państwowe osoby prawne i nieprzypadkowo już w tym akcie, jakim była ustawa – Prawo o ruchu drogowym z 1997 r., mają samodzielność finansową. Był w tym ukryty pewien mechanizm. To, co otrzymaliśmy od społeczeństwa na to, żeby zorganizować im egzamin, oddajemy społeczeństwu z tego, co pozostaje na działania w zakresie BRD.

Jak przypomniał pan poseł, w 1999 r. na skutek zmian ustawy kompetencyjnej marszałkowie przejmują nadzór właścicielski, ale nie przejmują nadzoru nad egzaminami. Nadal jest miejsce dla wojewody, który nadzór na egzaminami sprawuje do końca 2005 r. Dopiero od 1 stycznia 2006 r. następuje etap dalszego usamorządawiania procesu egzaminacyjnego, niemniej minister nadal zachowuje dla siebie cztery istotne prerogatywy, czyli, co też powiedział pan poseł Suchoń, zgodnie z delegacjami ustawowymi minister wydaje rozporządzenie branżowe, czyli rozporządzenie o tym, jak egzaminować, jakie przyjąć kryteria, jakie będą zadania itd., co jest najbardziej znane. Drugim rozporządzeniem jest rozporządzenie w sprawie opłat za egzaminy. Trzecim rozporządzeniem jest rozporządzenie w sprawie wynagrodzeń egzaminatorów, a czwartym, troszeczkę zapomnianym, uwzględnionym w projekcie jest rozporządzenie w sprawie gospodarki finansowej WORD-ów.

Oznacza to, że doszliśmy do 2022 r., w którym ten projekt dalej sprowadza egzamin państwowy do zadania samorządowego, przynajmniej w moim przekonaniu. Minister będzie już tylko ogłaszał zasady egzaminowania i zasady gospodarki finansowej, co jest przynajmniej do rozważenia w kontekście propozycji tego, że opłaty egzaminacyjne i wynagrodzenia egzaminatorów już są czy mają być prerogatywą sejmiku.

W związku z powyższym, szanowni państwo, czy tak trudna metoda wsparcia finansowego WORD-ów poprzez dotowanie przez sejmiki, czy takie ryzyko rozdrobnienia egzaminacyjnego przez różnorodność opłat egzaminacyjnych w różnych województwach… Przypomnę, dla części państwa posłów jest to wiadome, że taki projekt był zgłaszany w 2012 r. – wtedy on nie przeszedł – żeby opłaty egzaminacyjne były ustalane przez województwa. Nie przeszedł m.in. z uwagi na obawę, czy nie spowoduje to turystyki egzaminacyjnej, którą i tak powodują inne względy. Nowe regulacje w sprawie wynagrodzeń egzaminatorskich jeszcze tę turystykę wzmocnią, bo poza turystyką osób zdających będziemy mieli turystykę egzaminujących, którzy będą szukali lepszego wynagrodzenia, a wynagrodzenia, jak wiemy, nie są najlepsze.

Chciałbym wypowiedzieć się ad vocem jednego zdania w uzasadnieniu. Nie znam żadnego publicznego wypowiedzenia się środowiska egzaminatorskiego, czy to w formie krajowego stowarzyszenia egzaminatorów, czy to w formie komitetu egzaminatorów, czy różnego rodzaju głosów związków zawodowych, które by ten projekt popierało, a wręcz przeciwnie.

Szanowni państwo, panie ministrze, na koniec powiem, że historia rozporządzeń w sprawie opłat przez 25 lat funkcjonowania ośrodków to tylko cztery zmiany: 1997 r., kiedy pierwszy minister je ustalił; 2000 r., który już zmieniał je, podnosząc; 2003 r.; potem ogromna przerwa do 2013 r.; w tej chwili jest 9 lat posuchy. Zakończę pytaniem, czy rzeczywiście szukacie państwo tak trudnego mechanizmu, jakim jest przeniesienie na sejmiki dotowania plus określania opłat egzaminacyjnych, plus wynagrodzeń, skoro tak naprawdę wystarczy podnieść opłaty, czyli wykorzystać obecną delegację ustawową art. 66, wykorzystać zapis art. 121 – widzę w autopoprawce, że to też jest wniesione; chodzi o coroczną, dla mnie automatyczną, rewaloryzację opłat maksymalnych – i temat mieć załatwiony. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę krótko.

Dyrektor WORD w Białymstoku, przedstawiciel ZWRP Przemysław Sarosiek:

Przemysław Sarosiek, Związek Województw RP. Jestem akurat dyrektorem WORD-u. Widzę w tej ustawie jeden pozytyw, mianowicie taki, że ona jest i że wywołała dyskusję. Jeśli chodzi

o sytuację finansową WORD-ów, mówię nie tylko w imieniu swojego WORD-u, bo na dzisiejsze spotkanie przygotowałem się, rozmawiając i zasięgając informacji u wielu dyrektorów WORD-ów. Jeszcze dzisiaj miałem okazję konferować.

Nie część, a wszystkie WORD-y mają problemy finansowe. Od trzech lat wynik finansowy WORD-ów jest na minusie. W tym roku za pierwsze dwa kwartały to jest minus 6 mln zł. To jest łączny wynik WORD-ów. W mało którym województwie mamy wyniki pozytywne. Trudno, żeby było inaczej, jeżeli rentowność egzaminu na kat. B, czyli na prawo jazdy dla pojazdów osobowych, a 80% to są właśnie te egzaminy, czyli różnica między kosztami a przychodami wynosi minus 2 zł. To są dane z ubiegłego roku. Dane z tego roku? Minus 6 albo minus 10.

Nie ma fizycznej możliwości sfinansowania czegoś, czyli np. wyjścia z sytuacji, że bilans WORD-owi będzie się składał, jeżeli okaże się, że wynik finansowy jest ujemny. Dlaczego różne WORD-y mają lepsze wyniki? Dlatego że do tych WORD-ów przyjeżdżają kandydaci na kat. C, D lub A i tam ten procent po prostu się różni.

Jeżeli chodzi o kwestię związaną z pozytywnymi wynikami, niezmiernie cieszy mnie autopoprawka nr 3, bo ona nieco poprawia pewne rzeczy, natomiast w przepisach końcowych tej ustawy są trzy zapisy, które mówią, że przepisy te wejdą w życie nie później niż w 6 lub w 12 miesięcy. To będzie termin, w którym one wejdą. Problem w tym, że niektóre WORD-y potrzebują transfuzji już dzisiaj. Z ostatnich rozmów z dyrektorami wiem, że przynajmniej sześć WORD-ów w Polsce jest w tej chwili na granicy płynności finansowej. Możliwość wprowadzenia dotacji finansowej oczywiście uratuje tę sytuację, tylko że argument „Nie podnosimy opłat, ponieważ nie życzą sobie tego osoby egzaminowane, w związku z tym nie wyciągamy tych pieniędzy z kieszeni osób egzaminowanych, a przerzucamy je na urzędy marszałkowskie, czyli na samorząd województwa", którego źródłem przychodów są, wydaje mi się, podatki… Widzę tu pewną sprzeczność. Jest pytanie, czy tylko ja tę sprzeczność widzę.

Następna rzecz jest taka. Nie wiem, czy państwo wiecie, ale obecnie w połowie WORD-ów, w ponad 20 na 33 istniejące, mamy spór zbiorowy z egzaminatorami, a w zasadzie jego początki. Po dwóch próbach protestów, kiedy masowo szli na zwolnienia lekarskie, egzaminatorzy rozpoczęli w tej chwili spory zbiorowe z dyrektorami, starając się w ramach obecnych rozporządzeń domagać się dodatkowych pieniędzy np. przez wprowadzenie regulaminowych nagród rocznych, trzynastek, czternastek itd. Efekt jest taki, że WORD-y, które już nie wiążą końca z końcem, mają coraz większy problem finansowy.

Kwestia następna, jeżeli chodzi o sytuację finansową i w ogóle sytuację w samych WORD-ach, jest taka, że jeżeli za 6 lub 12 miesięcy wprowadzicie państwo te rozwiązania, to, powtórzę raz jeszcze, WORD-y nie będą miały możliwości wykorzystania tych środków jeszcze w tym roku, ponieważ budżety samorządu będą już uchwalone. Środki będą musiały być skądś przerzucane. O ile wiem, 15 listopada to termin składania budżetów do RIO, potem, mniej więcej z końcem roku, mamy kwestię uchwalenia budżetu, a potem niestety jakiekolwiek pieniądze w jakiejkolwiek sensownej wysokości będą mogły być przekazane dopiero w 2024 r. WORD-y tak długo nie wytrzymają.

Na koniec są jeszcze dwie rzeczy, jeżeli chodzi o kwestię związaną z tą ustawą, która, powtórzę raz jeszcze, jest dlatego, że pan minister nie chce podnieść w drodze rozporządzenia ceny opłaty za egzamin. Mianowicie kiedy wprowadzono obecne opłaty za egzamin, koszt kursu na kat. B wynosił 900 zł. Obecnie wynosi 3900 zł. Wiecie państwo, dlaczego jest tak wielka kolejka w największych miastach wojewódzkich, w metropoliach? Dlatego że godzinna jazda z instruktorem na kat. B kosztuje 160 zł, a egzamin kosztuje 140 zł. Przepraszam bardzo: Komu nie opłaca się, jeśli czuje się niedouczony, kupić egzaminu za 140 zł z nadzieją, że może zda, zamiast płacić 160 zł za dodatkową jazdę z instruktorem?

Ostatnia rzecz. Jeśli chodzi o środki związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, tak, to prawda, rzeczywiście rząd przeznacza bardzo duże środki na infrastrukturę drogową. To prawda. Wielki szacunek dla rozwiązań rządowych. Problem polega na tym, że jeżeli chodzi o kwestie edukacji, kwestie edukacji w szkołach, kwestie edukacji nauczycieli, kwestie prowadzenia jakichkolwiek zajęć czy warsztatów doszkalających, są to dobrowolne działania WORD-ów, które powinny być finansowane z zysków, z tego,

że mają nadwyżkę finansową. WORD-y od trzech lat takich nadwyżek nie mają. Jeśli prowadzą jakiekolwiek działalności, to dzięki sponsorom, dzięki różnego rodzaju dobroczyńcom, firmom albo samorządom, które po prostu składają się na taką działalność. Jeżeli ta sytuacja w dalszym ciągu nie ulegnie poprawie, w 2023 r., mimo jak największych chęci i zamiarów, ta sytuacja po prostu nie ulegnie poprawie i takich działań edukacyjnych nie będzie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Powiem szczerze, że po panów wystąpieniach mam pewien dysonans poznawczy. Z jednej strony mówią panowie, że są to absolutnie złe rozwiązania, które powinny trafić do kosza itd., a ostatni głos mówi, że są to złe rozwiązania, ale tylko dlatego, że będą wprowadzone za późno i w tym czasie WORD-y nie będą w stanie przeżyć. Myślę, że jest tu jeszcze potrzeba jakiegoś namysłu i refleksji.

Mam pytanie do pana ministra. Czy porównując obecną sytuację, regulacje i mechanizmy finansowania WORD-ów, potencjalne umożliwienie dofinansowania WORD-ów przez samorząd województwa zwiększy możliwości finansowe WORD-ów, czy obniży?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, myślę, że odpowiedź na to pytanie jest oczywista. Jeżeli zarząd danego województwa czy marszałek tak zdecyduje, to potencjał finansowy danych WORD-ów będzie większy. Myślę, że jeżeli jest taka potrzeba, to jest pytanie do państwa o wprowadzenie poprawki, która stworzy możliwość kierowania tych dotacji zaraz po wejściu w życie przepisów ustawy, żeby, jak słusznie zauważył pan przewodniczący, reakcja, jeżeli chodzi o dofinansowanie, mogła nastąpić niezwłocznie. Gdyby taka poprawka została złożona, Ministerstwo Infrastruktury jest do niej pozytywnie nastawione.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Jeszcze pan poseł Sośnierz.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Szczerze mówiąc, mam ambiwalentne odczucia odnośnie do tej ustawy, a ta dyskusja mnie w tym umacnia. O ile rozumiem pewne zastrzeżenia, o tyle głosy ze strony przedstawicieli zainteresowanych organizacji, którzy ubolewają nad tym, że będziemy mieli konkurencję, raczej przekonuje mnie do tego, że to jest dobry pomysł.

Jeśli mielibyśmy jakiś element konkurencji i być może dzięki temu okazałoby się, że stawka może być nawet obniżana, to tylko dobrze. Jeśli będziemy mieli turystykę egzaminatorów do lepszych ośrodków, które radzą sobie lepiej, to dobrze. Jeśli dzięki temu WORD-y będą bardziej przyjazne dla obywateli, a mniej nastawione na łupiestwo, jak często ma to miejsce, to oczywiście nie jest inicjatywa samych WORD-ów, bo to jest cały zorganizowany system łupiestwa, który wymaga od zdających takich zupełnie niepotrzebnych umiejętności jak jazda tyłem po łuku albo wiedza na temat tego, jaka jest długość drążka skrzyni biegów czy rozmiary tablicy rejestracyjnej, to są to całkowicie zbędne rzeczy. Jeżeli mielibyśmy chociaż trochę ulżyć obywatelom dzięki temu, że WORD-y będą konkurować o to, u którego z nich będą zdawać, to raczej dobrze.

Oczywiście konkurencja ta nie może odbywać się na koszt podatnika. Należałoby raczej pomyśleć o tym, czy nie zakazać dofinansowania WORD-ów, bo jeśli już mielibyśmy przyjąć taki konkurencyjny system, to nie może on polegać na tym, że WORD-y obniżają koszty, a potem wojewoda dosypuje do tego systemu, bo będzie to prowadziło do tego, żeby sztucznie, dumpingowo obniżać ceny tylko po to, żeby uzyskać dotacje do swojej straty. Jeśli więc już, to oczywiście powinno się to samo finansować.

Mieszanie elementów konkurencji i dofinansowywania jest na pewno niewłaściwe, natomiast z panów wypowiedzi wynika, że przynajmniej część tych rozwiązań idzie w dobrym kierunku. Jeśli zmusi to urzędy do konkurencji o względy obywateli, to jest raczej punkt dla tej ustawy. O szczegółach można tutaj dyskutować, ale nie o tym, że konkurencja jest czymś złym. Konkurencja zawsze jest czymś dobrym. To monopol

jest czymś złym, bo powoduje, że, panowie, nie musicie martwić się tym, czy wasze usługi są komuś potrzebne i czy są dobrej jakości, tylko wystarczy, że są przepisy, które zmuszają obywateli do korzystania z tych, często wątpliwej jakości, usług.

Jeśli stawka 140 zł jest za niska, jeśli wprowadzimy to na rynek, jeśli WORD-y będą mogły konkurować, to okaże się, czy stawka jest za niska, czy jest za wysoka. Jeśli jest za niska, to wszystkie WORD-y podniosą stawki. Możliwość ustalania różnych stawek w różnych województwach jest czymś jak najbardziej właściwym. Pozostaje pytanie o szczegóły. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Zamknąłem już listę posłów. Zamykam pierwsze czytanie.

Padł wniosek o odrzucenie projektu ustawy w pierwszym czytaniu. Przystąpimy do jego rozpatrzenia. Proszę o pulpit do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tego wniosku? Kto jest za odrzuceniem w pierwszym czytaniu? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Poproszę o wyniki. Głosowało 26 posłów: za było 4, przeciw 16, wstrzymało się 6. Wniosek nie uzyskał akceptacji.

Przystępujemy do szczegółowego rozpatrzenia projektu ustawy. Czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 1? Nie widzę.

Czy są do zmiany nr 2? Nie widzę.

Czy są do zmiany nr 3? Pan poseł Chrzan.

Poseł Tadeusz Chrzan (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, proponuję poprawkę nr 1 z pakietu trzech poprawek. W art. 1 w pkt 3 proponujemy nadać następujące brzmienie ust. 2: „Warunki wynagradzania egzaminatorów określone każdorazowo w uchwale sejmiku województwa, o której mowa w ust. 1, nie mogą być mniej korzystne niż warunki wynagradzania egzaminatorów określone w poprzedniej uchwale”. Sens poprawki jest chyba wiadomy. Mówi o tym sama poprawka.

Jest jeszcze poprawka nr 2, którą trzeba głosować łącznie. Jest prośba o łączne głosowanie. W art. 2 proponuje się dodać art. 2a w brzmieniu: „Warunki wynagradzania egzaminatorów określone w podjętej po raz pierwszy uchwale, o której mowa w art. 121a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą nie mogą być mniej korzystne niż dotychczasowe warunki wynagradzania egzaminatorów”. Myślę, że o sensie mówi sama treść. Bardzo proszę o przyjęcie tych dwóch poprawek.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Przystępujemy do rozpatrzenia tych poprawek, pierwszej i drugiej. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawek? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Serdecznie dziękuję.

Poproszę o wyniki. Głosowało 26 posłów: za było 17, przeciw 1, wstrzymało się 8. Poprawki uzyskały akceptację.

Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 2? Biuro Legislacyjne.

Legislator z Biura Legislacyjnego Łukasz Grabarczyk:

Panie przewodniczący, dziękuję. Chciałem tylko zwrócić uwagę jeszcze w kontekście przyjętych poprawek, że w poprawkach i w projekcie ustawy jest mowa o warunkach „wynagrodzenia”, tymczasem w obowiązującym już stanie prawnym jest mowa o warunkach „wynagradzania”, dlatego prosilibyśmy o upoważnienie biura do skorygowania i ujednolicenia.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Oczywiście. Zapomniałem o tym. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż wniosek Biura Legislacyjnego został zaakceptowany. Sprzeciwu nie słyszę.

Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 2? Pan poseł Chrzan.

Poseł Tadeusz Chrzan (PiS):

Nie bezpośrednio do zmiany nr 1, ale po zmianie nr 1 proponujemy dodać pkt 1a w następującym brzmieniu: „Maksymalne stawki opłat, o których mowa w art. 56a ust. 1, ulegają corocznej zmianie na następny rok kalendarzowy w stopniu odpowiadającym średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, ogłaszanemu przez prezesa Głównego Urzędu Statystycznego”. To poprawka, o której mówił pan poseł Król, idąca w ślad za tym, co zgłaszały WORD-y. Mamy więc tutaj coroczny wzrost o wskaźnik wartości tych egzaminów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Jakie jest stanowisko rządu do tej poprawki?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest pozytywne, z tym że oczywiście waloryzacja będzie musiała zostać podjęta każdorazowo przez sejmik danego województwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Czy są uwagi do art. 3? Przepraszam, musimy jeszcze przegłosować. Przystępujemy do rozpatrzenia poprawki nr 3. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki nr 3? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Serdecznie dziękuję.

Głosowało 26 posłów: za było 15, przeciw 11, wstrzymało się 10. Poprawka uzyskała akceptację.

Czy są uwagi do art. 3? Nie widzę.

Czy są do art. 4? Nie widzę.

Czy są do art. 5, 6, 7? Na tym rozpatrzyliśmy projekt ustawy.

Przystąpimy do zaopiniowania projektu ustawy. Kto z pań i panów posłów jest za pozytywną opinią do projektu ustawy? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Serdecznie dziękuję.

Poproszę o wyniki. Głosowało 27 posłów: za było 16, przeciw 4, wstrzymało się 7. Komisja pozytywnie zaopiniowała projekt ustawy.

Musimy jeszcze dokonać wyboru posła sprawozdawcy. Proszę, pani przewodnicząca Milczanowska.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Bardzo proszę, zgłaszam pana posła Tadeusza Chrzana.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy pan poseł Chrzan wyraża zgodę?

Poseł Tadeusz Chrzan (PiS):

To dla mnie zaszczyt. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Wobec braku innych kandydatur Komisja zaakceptowała tę kandydaturę.

Na tym zakończyliśmy posiedzenie Komisji.